



Europa steunt regionale luchthavens

'Forse groei vliegverkeer' staat er boven een CBS-publicatie van begin april. Volgens deze publicatie zijn in 2004 via de Nederlandse luchthavens bijna 45 miljoen reizigers vervoerd. Dat is tien procent meer dan in 2001. Het CBS heeft niet alleen naar de vervoerscijfers van luchtvaart in Nederland gekeken, maar naar die van heel Europa. Daaruit blijkt dat de vraag naar luchttransport in heel Europa een constant stijgende lijn vertoont.

Een groot deel van de vluchten vindt plaats via de grote luchthavens, zoals Parijs en Schiphol, maar de groei van het Europese vliegverkeer is zeker ook op de regionale luchthavens terug te vinden. Dat zal Eurocommissaris van Transport Jacques Barrot positief stemmen, gezien zijn uitspraak in februari dit jaar dat "het gebruik van regionale luchthavens voor commerciële vluchten moet worden aangemoedigd". Volgens Barrot moeten luchtvaartmaatschappijen de regionale luchthavens beter gaan benutten om de groei op de grote internationale luchthavens op te kunnen vangen.

Europese luchtverkeer verder kan groeien, waardoor veel meer gebieden een economische groei kunnen doormaken.

Regionale luchthavens populair

De insteek om een deel van het verkeer zoveel mogelijk via regionale luchthavens uit te voeren is goed. Niet alleen vanwege het ontlasten van de internationale luchthavens. Ook omdat dit tegemoet komt aan de vraag vanuit de samenleving naar tijdwinst en gemak. Een toenemend aantal zakenreizigers en vakantiegangers stelt prijs op een vlucht vanaf een luchthaven in de buurt. In Nederland is de kans echter groot dat

deze reizigers steeds vaker teleurgesteld worden, omdat sommige luchthavens niet meer aan de vraag kunnen voldoen. Niet omdat het qua infrastructuur of organisatie onmogelijk is, maar omdat het aanwijzingsbesluit van de luchthaven een verdere groei van het aantal vluchten niet meer toestaat. Een aanwijzingsbesluit wordt opgesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en bevat onder andere regels met betrekking tot het nachregime en de geluidszone. Dit laatste werkt als een soort emmer, die gevuld wordt met het geluid van alle landende en stijgende vliegtuigen. Als de emmer vol is, is het geluidsquotum

volgelingen en de maximale capaciteit voor een jaar bereikt.

Rotterdam Airport

Een heel actueel voorbeeld van een luchthaven waarbij het geluidsquotum bereikt is, betreft Rotterdam Airport. Het

aantal passagiers dat gebruik maakt van deze luchthaven is in de afgelopen jaren gestegen van 250.000 naar 1,2 miljoen per jaar. Deze groei zou zich de komende jaren kunnen voortzetten, ware het niet dat de maximaal toegestane capaciteit reeds bereikt is. Omdat de vraag naar vluchten op Rotterdam Airport groter is dan de capaciteit, worden de vluchten sinds 2004 volgens wettelijke regels verdeeld door een slotcoördinator. Een slot is het recht op een start of een landing op een bepaald tijdstip. De hoeveelheid te verdelen slots is weer afhankelijk van de capaciteit van de luchthaven.

Vreemde situatie

Dit alles heeft op Rotterdam Airport eigenaardige gevolgen. Sommige luchtvaartmaatschappijen hebben niet alle slots gekregen die ze hebben aangevraagd. Touroperators die vliegtuigstoelen van deze maatschappijen aan hun klanten hebben verkocht, moeten met lede ogen aanzien dat deze passagiers met de bus naar Schiphol vervoerd moeten worden, om vanaf daar alsnog naar hun bestemming te vliegen. Deze omslachtige situatie is een direct gevolg van het Nederlandse politieke beleid voor regionale vliegvelden. Een beleid dat achter de feiten aanloopt en weinig flexibel is. Inspelen op de fluctuerende vraag naar luchtvervoer vanuit de samenleving wordt hiermee onmogelijk gemaakt. Zo is de basis voor het besluit van Rotterdam Airport al gevormd in het begin van de jaren '90, maar werd het pas in 2001 van kracht, toen de situatie voor de luchthaven alweer sterk veranderd was.

Toekomst

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt aan een wetsvoorstel waarin nieuwe regelgeving gemaakt wordt voor de regionale en kleine luchthavens, de RRKL (zie ook pagina 2). Hopelijk resulteert dit in een beleid waarin situaties als op Rotterdam Airport zich niet meer voordoen en waarin het mogelijk is te voldoen aan de vraag vanuit de samenleving naar vervoer. De huidige situatie druist in elk geval in tegen Barrot's voornemen om het gebruik van regionale luchthavens voor commerciële vluchten aan te moedigen. Zoals het nu is, zal Barrot er nog een hele kluit aan hebben om dit voornemen in Nederland daadwerkelijk te realiseren.



Foto: Rotterdam Airport

Dit kan bijvoorbeeld bereikt worden door het stimuleren van het gebruik van regionale luchthavens voor point-to-point verkeer, door bijvoorbeeld het geven van kortingen aan nieuwe lijndiensten op regionale luchthavens. Barrot heeft hiermee voor ogen dat het



Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens

Na de nieuwe wet voor Schiphol zijn binnenkort ook de regionale en kleine vliegvelden aan de beurt. Op dit moment heeft elk luchtvaartterrein een eigen aanwijzingsbesluit, waarin is vastgelegd aan welke regels en voorschriften voldaan moet worden. Zo'n aanwijzingsbesluit komt tot stand na overleg tussen de omwonenden, de gebruikers van het luchtvaartterrein, provincie, gemeente, de luchthavenexploitant, het Ministerie van VROM en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Al deze aparte aanwijzingsbesluiten maken binnen een paar jaar plaats voor een landelijk besluit!

Voor alle regionale en kleine luchthavens wordt gewerkt aan een nieuw wetsvoorstel, de Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens, kortweg RRKL.

De militaire luchthavens, waarvoor in het wetsvoorstel ook nieuwe regelgeving is opgenomen, blijven onder de verantwoordelijkheid van de minister van

operationele eisen waaraan moet worden voldaan tijdens de vluchtuitvoering. Deze eisen zijn strenger dan in ICAO-verband afgesproken. De kleinere vliegtuigen in Nederland zullen vier tot zeven decibel stiller moeten zijn dan de binnen ICAO afgesproken waarden. Verder kiest Nederland voor de gemeenschappelijke Europese geluidmaat Lden, die de 'Nederlandse' Ke- en BKL-geluidmaten zal vervangen. Hierdoor is de Nederlandse situatie straks veel beter te vergelijken met die van andere landen.

Veel vragen

De RRKL met de bijbehorende verschuivingen in taken, bevoegdheden en normen, roept voor de provincies en de sector heel wat werk en vragen op. Zo is onduidelijk waar de operationele maatregelen uit kunnen bestaan en welke luchthavens nu wel of niet van nationaal belang zijn. Ook is niet helemaal duidelijk welke aanpassingen moeten worden aangebracht aan de vloot en hoe het landelijk gewenste aantal luchtvaartterreinen voor General Aviation bewaakt wordt. Deze en andere vragen zullen de komende tijd beantwoord moeten worden. Van belang hierbij is dat er overleg plaatsvindt tussen de diverse betrokkenen, zodat de provincies uiteindelijk een goed beleid kunnen maken.

Het PNL volgt de ontwikkeling van de RRKL op de voet, ook omdat we gevraagd zijn door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om te helpen bij de voorlichting en de kennisoverdracht richting de provincies. Het PNL heeft al aan enkele provincies een bezoek gebracht om te bespreken waar de wet onduidelijkheden met zich meebrengt en waar aanpassingen nodig zijn.

De voorbereidingen zijn dus in volle gang, volgens de huidige planning zal de nieuwe wetgeving begin 2007 in werking treden. Wij houden u op de hoogte.



Foto: Lelystad Airport

Belangrijk uitgangspunt hierbij is het overhevelen van taken en bevoegdheden van het Rijk naar de provincies. Lusten én lasten zijn regiogebonden en daarom moeten de betreffende bevoegdheden ook bij de regionale besturen liggen. De provincies zullen in de toekomst in beperkte mate het regionale luchthavenbeleid bepalen en de afgifte verzorgen van vergunningen die binnen de geldende randvoorwaarden ten aanzien van bijvoorbeeld milieu, geluid en externe veiligheid passen. Hierbij zullen de provincies rekening moeten houden met verschillende aspecten, zoals veiligheid, economie en de kwaliteit van de leefomgeving.

Defensie vallen. Het Rijk geeft de provincies dus niet de totale bevoegdheid, maar bepaalt de randvoorwaarden waarbinnen de provincies kunnen besluiten om een luchthaven wel of niet te laten groeien. Het rijk zal verder geheel verantwoordelijk blijven voor luchthavens van nationaal belang en voor de luchtvaartveiligheid, het beheer van het luchtruim, de implementatie van internationale regelgeving en het afsluiten van luchtvaartverdragen.

Nieuwe geluidmaat Lden

Met de RRKL wil het kabinet ook een bron- & vlootbeleid invoeren ter regulering van de geluidproductie door de kleine luchtvaart. Dit betreft met name

Deze PNL-Nieuwsbrief wordt mede mogelijk gemaakt door:



GRONINGEN AIRPORT EELDE



MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

Hoe zit **dat** nou precies?

In al onze nieuwsbrieven proberen we een aantal vaak gebruikte, maar niet altijd even heldere zaken uit de luchtvaartwereld te verduidelijken. Ook in deze nieuwsbrief hopen wij u enig licht in de luchtvaartuisternis te geven.

1:28

Eén op achtentwintig!

Om het brandstofverbruik van een vliegtuig per persoon uit te kunnen rekenen, moet rekening gehouden worden met de bezettingsgraad. Vorig jaar was de gemiddelde bezettingsgraad van de gehele KLM-vloot 80.1%. Voor het vervoeren van 1 persoon met bagage over 100 kilometer, was omgerekend 3,47 liter kerosine nodig. Per liter kerosine werden er 28.8 passagierskilometers afgelegd (100 kilometer / 3.47 liter). Zo komt het PNL aan de uitspraak 'in autotermen loopt een vliegtuig 1 op 28'.

Hoeveel mensen hangen nu in de lucht?

In 2004 hebben zo'n 20.000 vliegtuigen wereldwijd 1,8 miljard mensen vervoerd. Een enorm aantal. Maar hoeveel mensen hangen er nu op een willekeurig moment in de lucht? Die 20.000 toestellen vliegen gemiddeld de helft van de tijd, wat betekent dat zich op ieder moment 10.000 machines in de lucht bevinden. Een gemiddelde capaciteit van 120 passagiers per toestel en een gemiddelde bezettingsgraad van 75%, leert dat er op ieder willekeurig moment bijna een miljoen mensen in de lucht hangen!

1
Miljoen

Heeft u nog vragen?

Heeft u een vraag voor de rubriek 'Hoe zit dat nou precies?' Of wilt u op een andere manier uw ei kwijt in de PNL-Nieuwsbrief? Laat ons dat dan weten en mail uw inzending naar info@pnl.nl, onder vermelding van: inzending Nieuwsbrief.

Betaling donatie 2005

U heeft misschien gemerkt dat zowel de toezending van de acceptgiro als de automatische incasso voor uw jaarlijkse donatie, nog niet gebeurd zijn. De reden hiervan is dat wij in deze maanden een overstap maken naar een ander administratiepakket en daarom deze actie verschoven hebben naar mei/juni.

P N L - p a s p o o r t

Ferdinand Dusabimana



Naam

Ferdinand Dusabimana

Nationaliteit

Rwandese

Functie

Stagiair financiële administratie

Periode

Van 1 februari tot 20 juni 2005

Opleiding

Bedrijfseconomie

Hobby's

Muziek luisteren, voetbal kijken, uitgaan

Wat vind je leuk aan dit werk?

Het werken met cijfers en het samenwerken binnen een team

Link met de luchtvaart

Ik vind vliegen erg leuk, jammer genoeg komt het niet vaak voor dat ik met het vliegtuig reis

Verwachtingen luchtvaart

Ik vind dat luchtvaart ruimte en aandacht moet krijgen. Vliegen gaat sneller dan reizen met de auto of de trein. Luchtvaart kan een grote rol spelen in het vervoer van goederen en mensen. Dit is goed voor de export en de import. Ik vind dat de overheid en de samenleving meer in de luchtvaart moeten investeren, om zo de verbindingen met andere landen te stimuleren en de Nederlandse economie de kans te geven om te kunnen groeien

Quotes

Luchtkwaliteit

Joris Wijnhoven

Milieudefensie

Wijnhoven demonstreerde eind maart tegen de bouw van de pier voor prijsvechters op Schiphol: "Via deze pier wil Schiphol een graantje meepikken van de prijsvechtersgekte. Intussen zitten de omwonenden met het lawaai en de uitlaatgassen van de vliegtuigen en de auto's van miljoenen passagiers die naar Schiphol komen."

Uit: de Telegraaf

Schiphol Group

Continue metingen van de provincie Noord-Holland wijzen met betrekking tot de luchtkwaliteit uit:

"De kwaliteit van de lucht rondom Schiphol wordt beperkt beïnvloed door de activiteiten op de luchthaven. De luchthavenactiviteiten dragen voor 1 tot 3 % bij aan de concentraties schadelijke stoffen in de lucht rondom Schiphol. Voor het wegverkeer bedraagt dit percentage ongeveer 28%. Het grootste deel van de gemeten concentraties, ongeveer 66%, komt vanuit het gebied rondom de luchthaven binnendrijven."

Van: website Schiphol Group

Reissector

Reactie op het gevolgen geluidsquotum van Rotterdam Airport:

"Onbegrijpelijk. Het geluid is op, dan maar dieseldampen maken om toch in de zon te komen."

Uit: de Telegraaf

Het RIVM

"De vervuiling met fijn stof is volgens de onderzoekers 'vrijwel onoplosbaar voor Nederland'. De helft ervan is van natuurlijke of half-natuurlijke oorsprong, zoals de aanvoer van zeezout met westenwind en het opwaaien van stof door tractoren. De andere helft, van niet-natuurlijke oorsprong, is voor tweederde afkomstig van de Belgische en Duitse industrie."

Uit: NRC

Drs. Pieter van Geel

Staatssecretaris van Milieu

"... de luchtkwaliteit in de afgelopen decennia door diverse maatregelen al aanzienlijk is verbeterd. Tussen 1985 en 2003 is de vervuiling door stikstofoxide en fijn stof al met tientallen procenten verminderd. Daardoor worden jaarlijks minder mensen blootgesteld aan de gevaarlijke stoffen."

Uit: brief aan de Tweede Kamer

Luchtvaart in de samenleving

Alle belangrijke luchtvaartfeiten bij elkaar in een handig boekje. Bestellen? Maak € 5,- over op PNL-bankrekening 41 69 23 356 onder vermelding van LIDS. U krijgt de brochure dan thuis gestuurd. Wilt u meerdere exemplaren, neem dan eerst even contact op met het secretariaat.

Geluidsoverlast Luik dwingt Maastricht tot gerechtelijke stappen

Net over de Nederlands-Belgische grens ligt vliegveld Luik, oftewel Liège Airport. Deze luchthaven was in 2003 de achtste vrachtluchthaven van Europa, mede dankzij haar grootste klant TNT, onderdeel van het Nederlandse TPG. Een Nederlands bedrijf op een buitenlandse luchthaven, op een steenworp afstand van Maastricht Aachen Airport (MAA). Op z'n zachtst gezegd een vreemde situatie.

In 1998 was al begonnen met de investering van tientallen miljoenen voor het verbeteren van de landingsmogelijkheden, het verbreden van de tweede start- en landingsbaan en extra parkeergelegenheid voor vliegtuigen. Een tweede reden vormde de steun van de regionale overheid, die zich sterk maakt voor de ontwikkeling van Wallonië en voor het aantrekken van internationale investeringen, een vrij zekere garantie voor het vasthouden aan de voorgenomen strategie.

En Maastricht Aachen Airport?

Met exploitatieplannen en groeiscenario's heeft MAA ooit een veelbelovende toekomst voor ogen gehad. In november van 2004 zei directeur Jan Tindemans nog tegenover Luchtvaartnieuws: "De plannen die in de jaren '70 werden gemaakt voor het vliegveld als internationale vrachtluchthaven zijn uiteindelijk wel uitgevoerd, maar dan veertig kilometer zuidelijker, in Luik." Het feit dat de Belgische concurrent van MAA 24 uur per dag geopend is voor landende en vertrekkende toestellen, maakte de beslissing voor TNT in 1998 begrijpelijkerwijs nóg eenvoudiger.

Gemiste kansen

Niet alleen Luik, maar ook het Duitse vliegveld Niederrhein, profiteert van de kansen, die MAA door het Nederlandse politieke beleid noodgedwongen heeft moeten laten liggen. Gemiste kansen als gevolg van knellende milieumaatregelen die de omwonenden van het Maastrichtse vliegveld zouden moeten beschermen tegen met name geluidsoverlast. Tegen toenemend geluidsoverlast veroorzaakt door MAA is de bevolking van Zuid-Limburg inderdaad beschermd. Tegen de geluidsoverlast veroorzaakt door luchthavens net over de grens, niet. De toegenomen behoefte aan vluchten is namelijk niet verdwenen, maar wordt alleen elders bevredigd. Zou MAA echter in het verleden alle ruimte en mogelijkheden hebben gekregen, dan zouden omwonenden nu niet alleen de lasten van de luchtvaart, maar ook de lusten ervan ondervinden, denk aan werkgelegenheid. Bovendien zou dan de mogelijkheid tot een goede relatie tussen luchthaven en omwonenden vele malen groter zijn geweest. De gemeente Maastricht roept nu de hulp in van een Belgische rechter in de hoop iets te kunnen doen aan de geluidsoverlast. Dat er nu geen lusten tegenover de overlast staan, maakt de appel des te zuurder, zo niet onverteerbaar.



Foto: MAA

Lange termijn strategie

In 1998 koos TNT Luik als thuishaven. Na uitgebreid onderzoek bleek Liège Airport te voldoen aan alle eisen van de pakketvervoerder. Net als MAA ligt het vliegveld in het centrum van de driehoek Amsterdam-Parijs-Frankfurt, waardoor tweederde van de Europese express markt binnen vier uur over de weg bereikbaar is. Waarom dan toch niet voor onze vaderlandse luchthaven gekozen? Liège Airport volgt een lange termijn strategie, die gericht is op de afhandeling van vracht.

De nieuwsbrief digitaal



Wilt u de PNL-nieuwsbrief digitaal ontvangen? Dat kan. Als u aan ons uw email-adres doorgeeft, zorgen wij dat de nieuwsbrief vanaf het volgende nummer niet meer op de deurmat, maar in uw inbox op de computer valt.

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de stichting Platform Nederlandse Luchtvaart.

Samenstelling:

Benno Baksteen • Jan Cocheret

Joyce Fekkes • Maud Gosink

Simone Jansen

Adres:

PNL

Schiphol 1928-gebouw

Pelikaanweg 50

8218 PG Luchthaven Lelystad

Telefoon 0320-284234

Fax 0320-288125

E-mail: info@pnl.nl

Internet: www.pnl.nl

Vormgeving, lay-out

& productie:

Myosotis Reclame Studio BV, Baarn

ISSN: 1569 - 917X

Bank: ABN-AMRO 41 69 23 356

Het PNL is een onafhankelijke stichting en wordt ondersteund door ruim 4000 donateurs en sponsors.

Het PNL bestuur: Benno Baksteen, voorzitter • Jan Cocheret, vice-voorzitter

Frans de Bruijn, penningmeester • Arno van der Holst, secretaris • Hans Bakker • Paul Nouwen • Tjerk Westerterp

In deze nieuwsbrief kunnen we natuurlijk maar een beperkt aantal onderwerpen aansnijden. Als u meer over het PNL, onze activiteiten en publicaties wilt lezen, verwijzen wij u graag naar onze website

www.pnl.nl

Dagelijks actueel luchtvaartnieuws!